Zeitschrift: Ville de Fribourg : les fiches
Herausgeber: Service des biens culturels du canton de Fribourg
Band: - (2004)
Heft: 26

Artikel: L'envers du tablier
Autor: Lauper, Aloys
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1035917

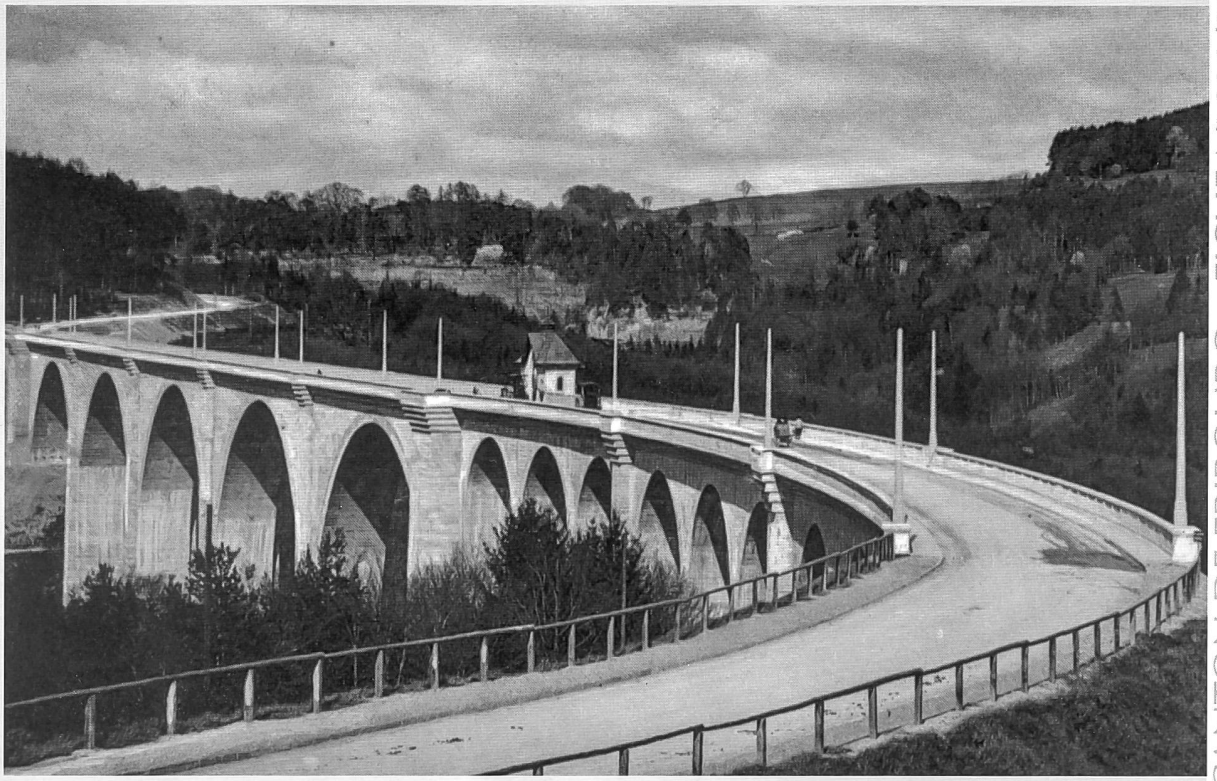
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 08.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Le pont, au temps des voitures à cheval, peu après son inauguration (Paul Savigny, ASBC, carte postale)

En 1925, Le Corbusier visionnaire évoque la grande ville comme le futur proche d'une société aux moyens décuplés par la mondialisation: «sur les bobines des câbles, il est écrit «France»; sur les locomotives «Leipzig»; sur les pylônes et les coulottes «U.S.A.»; sur les machines électriques «Suisse» et ainsi de suite»[16]. La première partie de l'ouvrage s'achève par trois photos: un gratte-ciel hôtelier de 6'000 chambres, un porte-avion et le pont de Pérolles en construction. La modernité du pont réside en effet moins dans sa conception que dans la gestion et l'organisation de chantier: plancher d'épures sur le plateau de Pérolles, funiculaire à double voie reliant les 2 têtes de pont, téléphérage pour le transport du gravier de la Sarine, centrale à béton avec 5 bétonnières – américaines – d'une capacité de 120 m³ par jour, caisson en béton à air comprimé de 600 tonnes pour le fonçage pneumatique de la pile en rivière, élévateurs le long des piles et pont de service à 16 m au-dessus de la Sarine, réa-

16 Le Corbusier, Urbanisme, Paris 1925, 152.

17 Frédéric Broillet faisait partie de la commission consultative de 7 membres présidée par le Conseiller d'Etat Victor Buchs.
Les éléments cités ont pu être dessinés par Augustin Genoud, son associé dès 1922.

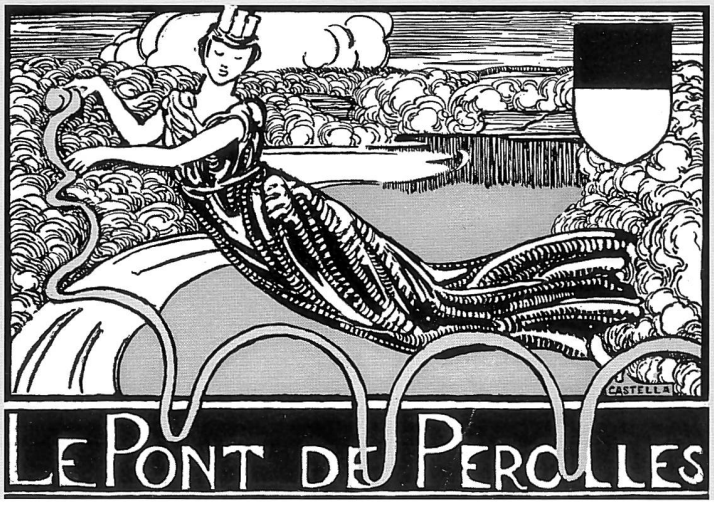
18 Lors des fouilles pour la réalisation des piles, un ouvrier découvrit un fossile de dent de mammouth aujourd'hui conservé au Musée d'histoire naturelle, sans doute le plus ancien témoignage de l'occupation du site par un mammifère!

19 Le pont de Pérolles 1923, 13.

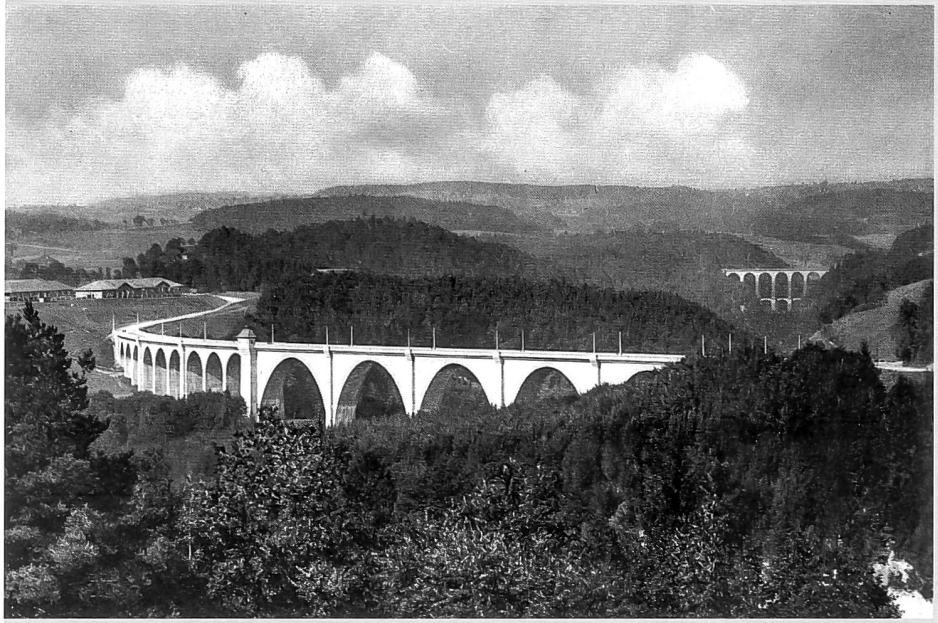
20 NEF 1923, 116-117.

21 Chanson composée à l'occasion de la construction du Grand Pont de Lausanne, citée in: La Cité des Ponts, 3.

Jean-Edward de Castella (1881-1966), L'allégorie de l'Etat déroulant le pont de Pérolles au-dessus de la Sarine, 1922, dessin pour la couverture de l'album édité par la Direction des Travaux Publics à l'occasion de l'ouverture du pont



lisé par Alexandre Winkler. De juillet 1920 à octobre 1922, quelque 300 ouvriers réalisèrent ainsi ce qui fut à son inauguration le plus long pont routier de Suisse.



En 1923, les arches du pont de Pérolles et celles du pont de la Glâne (1853-1856), en écho (ASBC, carte postale)

On avait calculé que le pont le plus économique devait être constitué de voûtes de 40 m de portée, mais on régla finalement l'ouverture des 5 grandes voûtes sur les 56 m de la première, déterminés par le ravin à franchir. On réduisit la largeur des voûtes à 7,80 m, les trottoirs en porte-à-faux étant soutenus par des consoles. Appuyés contre les piles réalisées en 9 mois, les cintres étaient constitués d'éléments standards boulonnés, ce qui permit de les réutiliser pour la construction du pont de Zaehringen. Les murs-tympans, contrairement aux tympans ajourés du viaduc de Grandfey (1925-1927) ou du Hallenbrücke (1911-1913) de Berne par exemple, ne permettent pas d'apprécier la minceur remarquable des piles évidées et des voûtes en béton damé, brut de décoffrage et sans armature. Sur les voûtes, des caissons évidés reçurent le tablier en béton armé. Par mesure d'économie, les propositions d'alléger cette masse de 36 000 m³ de béton par des lésènes furent écartées. L'intervention de l'architecte Broillet[17] fut limitée au dessin de la chapelle construite en septembre 1922 – une citation des oratoires médiévaux au milieu des ponts –, au profil des corniches de garde-corps, aux pilastres des piles de groupe et au coffrage radial des voûtes «afin d'éviter que les arêtes de béton le long des joints du coffrage horizontal ne viennent rompre l'effet de voûte».

Géré comme une chaîne de montage, le chantier fut rapide[18]. Les 5 grandes voûtes furent bétonnées en 18 jours. Le 14 octobre 1921 déjà, le conseiller d'Etat Victor Buchs et l'ingénieur Lehmann traversèrent la Sarine au-dessus des cintres. En juin 1922, on enleva le 1er cintre, prélude au démontage du chef-d'œuvre éphémère de Coray. L'inauguration officielle, le 9 décembre 1922, coïncida avec la pose de la 1ère pierre du pont de Zaehringen dont le chantier était déjà bien avancé. Pour Jules Jaeger et l'entreprise Züblin, l'aventure continuait sur l'autre versant.

«En deux ans, surgit et s'éleva, dans le grand vide de la vallée, cette œuvre colossale d'un petit peuple»[19]: les louanges officielles firent écho au lyrisme du Corbusier devant les barrages alpins. Mais au lieu d'assumer cette modernité, on préféra l'ancrer dans le sublime patriotique. «Par la sobriété de l'harmonie de ses lignes, le pont de Pérolles ajoute une note grave à la grande beauté du paysage qu'il traverse (...). Au-delà des méandres de la Sarine, on aperçoit au loin la silhouette élégante du pont de la Glâne avec le bel élancement de ses piles»[20]. Dans les discours, le pont de Pérolles et le viaduc de la Glâne se répondaient avec leurs archivoltes s'inscrivant sans à-coups dans la continuité des ponts en dos-d'âne de la Basse-Ville ou du pont prétendument romain de Ste-Apolline. En 1924, les ponts en béton ouvraient une nouvelle ère, même si certains n'y virent qu'une revanche. On ne chanterait plus désormais à Lausanne: «Je te chéris, Grand Pont! Que tes arches sont belles,/Solides tes piliers que le peuple vaudois/Oppose aux ponts tremblants, aux frêles passerelles/De nos voisins, les Fribourgeois»[21].

Sources et bibliographie

AVF, PCC 1873-1923

Ideenwettbewerb für den Pont de Pérolles in Freiburg, in: Schweizerische Bauzeitung LI, Nr. 23 (6. Juni 1908), 301 et LII, Nr. 6 (8. Aug. 1908), 74-81; Nr. 7 (15. Aug. 1908), 92-94

Fritz von EMPERGER, Ein Wettbewerb um Ideen für eine Brücke in Freiburg, in: Beton und Eisen, Heft XIV (1908), 343-345 und XV (20. November 1908), 353-358

LA LIBERTE, 3-4-5 septembre 1908

Direction des Travaux Publics, Le Pont de Pérolles , Fribourg 1922

A.B., Le Pont de Pérolles (Fribourg), in: La Patrie Suisse nº 716 (2 mars 1921), 50-51; nº 735 (23 novembre 1921), 286-287 et nº 763 (20 décembre 1922), 326-327

Edmond WEBER, Le Pont de Pérolles, in: NEF 1923, 113-128

La Cité des Ponts, in: Almanach Catholique de la Suisse française 1923, 35-39

Arthur ROHN, Les «Ponts de Fribourg», Conférence faite en assemblée générale de la 107e session annuelle de la S.H.S.N., à Fribourg le 29 août 1926, Berne 1926, 9-15

Bernard AEBY, Fribourg et ses voies de communication, in: Strasse und Verkehr. La route et la circulation routière nº 14 (1943), 230-235

Victor BUCHS, Les ponts du canton de Fribourg, in: NEF 1944, 75-109

David P. BILLINGTON, Robert Maillart and Swiss Bridge Competitions, in: Die Entwicklung des Grossbrückenbaus, ETH Zürich 1979, 133-135

Jean-Pierre DORAND, La politique des transports de l'Etat de Fribourg, Fribourg 1996

Pierre DELACRETAZ, Fribourg jette ses ponts, Chapelle-sur-Moudon 1990, 72-76

Christoph ALLENSPACH et alii, XXe siècle, le renouveau des ponts, Pro Fribourg nº 75 (décembre 1987)

Christophe ALLENSPACH, Der schnelle Wandel im Brückenbau: Brücken aus zwei Jahrhunderten im Kanton Freiburg, in: Docu-Bulletin, Februar 1988, 5-14

Micheline PACHE, Un quartier de Fribourg, enjeu des rivalités entre Ville et Canton. Naissance et développement de Pérolles entre 1850 et 1953, mémoire de licence à la Faculté des Lettres de l'Université de Fribourg (Suisse), typoscript 2003

http://dgcwww.epfl.ch/guide_des_ponts/

Crédit photographique

RBCI Didier Busset
RBCI Frédéric Arnaud
ASBC Photothèque

Remerciements

Gérard Bourgarel
Jean-Luc Rime